

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
28. Oktober 2004 (28.10.2004)

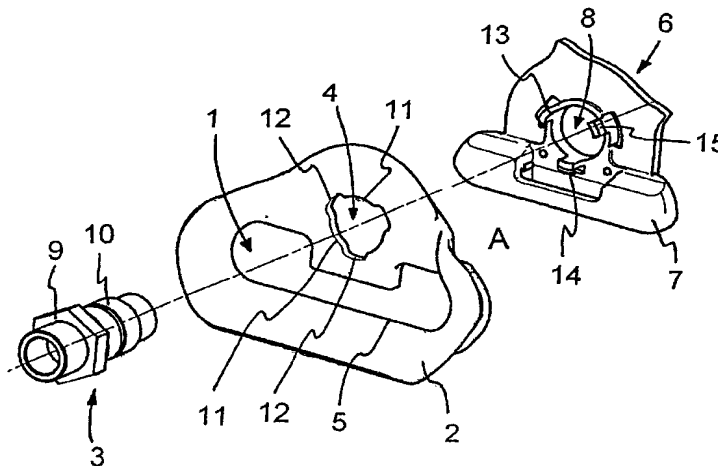
PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
**WO 2004/091983 A1**(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: **B60R 22/24**(21) Internationales Aktenzeichen: **PCT/EP2004/003857**(22) Internationales Anmeldedatum:  
13. April 2004 (13.04.2004)(25) Einreichungssprache: **Deutsch**(26) Veröffentlichungssprache: **Deutsch**(30) Angaben zur Priorität:  
103 17 709.4 17. April 2003 (17.04.2003) **DE**(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von  
US): **AUTOLIV DEVELOPMENT AB [SE/SE]**; Wal-  
lentinsvägen 22, S-447 38 Vargarda (SE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **CORD, Hans-Jörg**  
[DE/DE]; Gottfried-Keller-Strasse 17c, 22848 Norderstedt(DE). **JANZEN, Knut [DE/DE]**; Sommerlandstieg 1,  
24576 Bad Bramstedt (DE).(74) Anwalt: **MÜLLER, Torsten-Peter**; Autoliv GmbH, Otto-  
Hahn-Strasse 4, 25337 Elmshorn (DE).(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für  
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,  
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,  
CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES,  
FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,  
KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,  
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,  
PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM,  
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM,  
ZW.(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für  
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,  
GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: **DEFLECTING DEVICE FOR A SAFETY BELT**(54) Bezeichnung: **UMLENKVORRICHTUNG FÜR EINEN SICHERHEITSGURT**

(57) **Abstract:** The aim of the invention is to create an improved deflecting device for a safety belt in motor vehicles, which effectively prevents the head (9) of the fastening screw (8) from snapping out of the fastening opening by means of simple and inexpensive measures while taking into account that a previously known adapter (6) is to be fixed to the guiding element (2) of the deflecting device. Said aim is essentially achieved by the fact that the fastening opening of the guiding element (2) is formed by a bore (4) whose diameter is slightly larger than the outer diameter of the screw shaft (10) in order for the available free resting area (11) of the guiding element (2) to be covered up as much as possible by the head (9) of the fastening screw (3), while a plurality of grooves (12) that are distributed across the circumference of the bore (4) are assigned to said bore (4), fixing arms (13) of the adapter (6) extending into the grooves (12) in the axial direction of the bore (4) in the assembled state of the adapter (6).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

*Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.*

**Veröffentlicht:**

— mit internationalem Recherchenbericht

**(57) Zusammenfassung:** Die Aufgabe, eine verbesserte Umlenkvorrichtung für einen Sicherheitsgurt an Kraftfahrzeugen zu schaffen, die unter Berücksichtigung der Fixierung eines an sich bekannten Adapters (6) am Führungselement (2) der Umlenkvorrichtung mit einfachen und kostengünstigen Massnahmen wirkungsvoll ein Ausknöpfen des Schraubenkopfes (9) der Befestigungsschraube (8) aus der Befestigungsöffnung verhindert, wird im wesentlichen dadurch gelöst, dass die Befestigungsöffnung des Führungselementes (2) zum einen durch eine Bohrung (4) gebildet ist, deren Durchmesser zur Erzielung einer grösstmöglichen Überdeckung der verfügbaren freien Anlagefläche (11) des Führungselementes (2) durch den Schraubenkopf (9) der Befestigungsschraube (3) geringfügig grösser als der Aussendurchmesser des Schraubenschaftes (10) gewählt ist, und dass zum anderen der Bohrung (4) eine Mehrzahl von über den Umfang derselben verteilte Nuten (12) zugeordnet sind, in die ihrerseits im montierten Zustand des Adapters (6) in axialer Richtung der Bohrung (4) weisende Fixierarme (13) des Adapters (6) hineinreichen.

## Umlenkvorrichtung für einen Sicherheitsgurt

Die Erfindung betrifft eine Umlenkvorrichtung für einen Sicherheitsgurt nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

5

Aus der DE 202 05 570 U1 ist eine Umlenkvorrichtung für einen Sicherheitsgurt in Kraftfahrzeugen bekannt, welche im wesentlichen ein Führungselement mit einem auch als Gurtöse bezeichneten Führungsspalt für den Sicherheitsgurt aufweist. Das Führungselement ist als ein durch Kaltumformung aus Stahlblech hergestellter einstückigen Metallkörper ausgebildet, der durch eine Befestigungsöffnung in einer rückseitigen Montagefläche hindurch mittels einer Befestigungsschraube an der Kraftfahrzeugkarosserie befestigt ist. Ferner ist an dem Führungselement ein Kunststoffadapter angeschlossen, der zur Fixierung desselben am Führungselement einen in die Befestigungsöffnung einsetzbaren zylindrischen Kragen und fernerhin einen an der oberen Begrenzung der Gurtöse fixierbaren Verdrängungskörper zur Begrenzung der Spaltbreite des Führungsspalttes aufweist.

Als nachteilig an dieser Lösung hat sich herausgestellt, dass der Schraubenkopf der Befestigungsschraube sich aufgrund des innerhalb der Befestigungsöffnung angeordneten zylindrischen Kragens des Adapters lediglich mit einer als äußerst gering einzuschätzenden Überdeckung am Führungselement abstützt. Durch diese geringe Überdeckung ist bei hoher Belastung, wie sie beispielsweise bei einem Crash zu verzeichnen ist, die Gefahr des Ausknöpfens des Schraubenkopfes aus der Befestigungsöffnung des Führungselementes gegeben.

BESTÄTIGUNGSKOPIE

Um diesem Mißstand zu begegnen, ist es an sich bekannt, die Überdeckung mittels entsprechend großer Unterlegscheiben zu vergrößern oder Befestigungsschrauben mit Sonderabmaßen, insbesondere mit größeren Schraubenköpfen, zu verwenden, welches jedoch zu einem erhöhten Material- und Kostenaufwand führt. Hier setzt die nachfolgend beschriebene Erfindung an.

Ausgehend von einem Stand der Technik gemäß der DE 202 05 570 U1 ist es die Aufgabe der Erfindung, eine verbesserte Vorrichtung der gattungsbestimmenden Art zu schaffen, die unter Berücksichtigung der Fixierung eines an sich bekannten Adapters am Führungselement mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen wirkungsvoll ein Ausknöpfen des Schraubenkopfes der Befestigungsschraube aus der Befestigungsöffnung verhindert.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe in Verbindung mit den Merkmalen im Oberbegriff des Anspruchs 1 dadurch gelöst, dass die Befestigungsöffnung des Führungselementes zum einen durch eine Bohrung gebildet ist, deren Durchmesser zur Erzielung einer größtmöglichen Überdeckung der verfügbaren freien Anlagefläche des Führungselementes durch den Schraubenkopf der Befestigungsschraube geringfügig größer als der Außendurchmesser des Schraubenschaftes gewählt ist, und zum anderen der Bohrung eine Mehrzahl von über den Umfang derselben verteilte Nuten zugeordnet sind, in die ihrerseits im montierten Zustand des Adapters in axialer Richtung der Bohrung weisende Fixierarme des Adapters hineinreichen.

Dabei ist es besonders vorteilhaft, wenn die Nuten gleichmäßig über dem Umfang der Bohrung verteilt sind, so dass diese eine Zentrierung der Befestigungsschraube bewirken.

5

In Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, dass die Fixierarme in Grenzen elastisch ausgebildet sind. Des Weiteren wird vorgeschlagen, dass die Fixierarme an ihrem freien Ende jeweils eine radial nach außen weisende und im montierten Zustand hinter die Wandung des Führungselementes greifende hakenförmige Struktur aufweisen. Zweckmäßigerweise sind die Fixierarme, beziehungsweise ist deren hakenförmige Struktur mit einer Führungsschräge versehen.

15

In vorteilhafter Weise, das heißt ohne zusätzliche Bauteile wie Unterlegscheiben beziehungsweise ohne Sonderanfertigung der Befestigungsschraube, wird im Hinblick auf den Stand der Technik mit der vorgeschlagene Umlenkvorrichtung eine größtmögliche Überdeckung der verfügbaren freien Anlagefläche des Führungselementes durch den Schraubenkopf der Befestigungsschraube realisiert und demgemäß ein Ausknöpfen des Schraubenkopfes aus der Befestigungsöffnung wirkungsvoll behindert. Schließlich ist vorteilhaft auch eine exakte Fixierung des Adapters am Führungselement, also auch eine Verdrehsicherung desselben in Bezug auf das Führungselement gewährleistet, ohne die vorerwähnte Überdeckung des Führungselementes durch den Schraubenkopf maßgeblich zu mindern.

30

Eine andere Ausgestaltung der erfindungsgemäß ausgebildeten Umlenkvorrichtung sieht vor, dass die Fixierarme

im montierten Zustand des Adapters einen Kreis mit einem geringfügig kleineren Innendurchmesser bilden als der Innendurchmesser der Bohrung. Der Vorteil dieser Bauweise liegt darin, dass durch die Durchmesserreduzierung der Fixierarme dafür gesorgt ist, dass die Befestigungsschraube an den Fixierarmen geräuscharm anliegt.

Schließlich kann die Umlenkvorrichtung so ausgebildet sein, dass die Fixierarme des Adapters relativ zu dem Verdrängungskörper derart positioniert sind, dass sich im montierten Zustand des Adapters eine im wesentlichen konstante Spaltbreite des Führungsspalt es ergibt. Durch diese Maßnahme ist gewährleistet, dass sich der Adapter nach der Montage nicht mehr gegenüber dem Führungselement verdrehen kann und so eine konstante, vorzugsweise parallele Spaltgeometrie zur Gurtführung in der Umlenkvorrichtung bestehen bleibt.

Die Erfindung wird nachstehend anhand eines in den Zeichnungen schematisch dargestellten Ausführungsbeispieles näher erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1 eine Explosionsdarstellung der erfindungsgemäßen Umlenkvorrichtung,
- Fig. 2 eine zusammengebaute Umlenkvorrichtung in einer perspektivischen Ansicht,
- Fig. 3 eine Draufsicht auf die Umlenkvorrichtung nach Fig. 2,

Fig. 4 einen Schnitt I-I nach Fig. 3, und

Fig. 5 eine Ansicht A nach Fig. 1.

5        Gemäß Fig. 1 bis Fig. 5 besteht die Umlenkvorrichtung  
für einen nicht näher gezeigten Sicherheitsgurt zunächst  
aus einem mit einem Führungsspalt 1 für den besagten Si-  
cherheitsgurt versehenes Führungselement 2, welches mittels  
10        einer durch eine Befestigungsöffnung in Form einer Bohrung  
4 im Führungselement 2 hindurch geführten Befestigungs-  
schraube 3 an einem nicht näher dargestellten tragenden  
Bauteil der Kraftfahrzeugkarosserie, beispielsweise an ei-  
ner Fahrzeugsäule, befestigt ist. Der Führungsspalt 1 weist  
15        seinerseits eine gerundete Lauffläche 5 für den Sicher-  
heitsgurt auf, um eine ungehinderte Führung desselben zu  
gewährleisten.

      Das Führungselement 2 ist wie vorliegend vorzugsweise  
als Ganzmetallbauteil einstückig durch Kaltumformung aus  
20        einem Stahlblech hergestellt oder durch eine kunststoffum-  
spritzte Stahlplatine gebildet.

      Zwischen dem Führungselement 2 und dem tragenden Bau-  
teil ist des Weiteren ein an sich bekannter sowie vorzugs-  
25        weise im Spritzgießverfahren hergestellter Adapter 6 aus  
Kunststoff mit einem Verdrängungskörper 7 angeordnet, der  
ebenfalls eine von der Befestigungsschraube 3 durchdrungene  
Öffnung 8 aufweist. Das Führungselement 2 und der Adapter 6  
sind somit koaxial zueinander angeordnet, wobei der Ver-  
30        drängungskörper 7 bekanntermaßen zur Begrenzung der Spalt-  
breite des Führungsspalt 1 dient.

Um der gestellten Aufgabe gerecht zu werden, nämlich unter Berücksichtigung der Fixierung des Adapters 6 am Führungselement 2 mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen wirkungsvoll ein Ausknöpfen des Schraubenkopfes 9 der Befestigungsschraube 3 aus der Befestigungsöffnung beziehungsweise der Bohrung 4 des Führungselementes 2 zu verhindern, ist der Durchmesser der Bohrung 4 erfindungsgemäß geringfügig größer gewählt als der Außendurchmesser des Schraubenschaftes 10. Hierdurch wird eine größtmögliche Überdeckung der verfügbaren freien Anlagefläche 11 des Führungselementes 2 durch den Schraubenkopf 9 erzielt.

Dies mag für sich gesehen zunächst nicht bemerkenswert sein, jedoch in Kombination mit der Anordnung einer Mehrzahl, nämlich von zwei oder mehr vorzugsweise gleichmäßig über den Umfang der Bohrung 4 des Führungselementes 2 verteilten Nuten 12, in die ihrerseits im montierten Zustand der Umlenkvorrichtung in axialer Richtung der Bohrung 4 weisende Fixierarme 13 des Adapters 6 hineinreichen (Fig. 4), wird in bezug auf eine aufgabengemäß störungsfreie Funktion der Umlenkvorrichtung auch im Crashfall, einhergehend mit einer Fixierung des Adapters 6 am Führungselement 2, eine wesentliche Verbesserung des Standes der Technik erzielt.

Vorliegend sind drei Nuten 12 vorgesehen, zwischen denen Bereiche der freien Anlagefläche 11 für den Schraubenkopf 9 geschaffen, beziehungsweise erhalten sind (Fig. 4).



Wie in der Beschreibungseinleitung bereits erläutert, werden nach dem Stand der Technik (DE 202 05 570 U1) diese Bereiche weitestgehend durch einen am Adapter 6 fest angeordneten zylindrischen Kragen ersetzt, der seinerseits  
5 nachteilig die Überdeckung der verfügbaren freien Anlagefläche 11 des Führungselementes 2 durch den Schraubenkopf 9 mindert.

In durchgeführten Versuchen hat es sich als vorteilhaft erwiesen, die Fixierarme 13 des Adapters 6 in Grenzen  
10 elastisch auszubilden, um während der Montage die Einführung derselben in die Nuten 12 zu erleichtern und obendrein noch einen gewissen Kraftschluß zu erzeugen.

15 Fernerhin kann es vorteilhaft sein, wie insbesondere in Fig. 1 und Fig. 3 gezeigt, die Fixierarme 13 an ihren freien Enden jeweils mit einer radial nach außen weisenden hakenförmigen Struktur 14 zu versehen, welche im montierten Zustand hinter die Wandung des Führungselementes 2 greifen  
20 und somit einen zusätzlichen Formschluß gewährleisten.

Ebenso hat sich eine Führungsschräge 15 an den Fixierarmen 13 beziehungsweise an deren hakenförmiger Struktur 14 als vorteilhaft erwiesen, wodurch ebenfalls die Montage des  
25 Adapters 6 am Führungselement 2 erleichtert wird.

Bezugszeichen

	1	Führungsspalt
5	2	Führungselement
	3	Befestigungsschraube
	4	Bohrung
	5	Lauffläche
	6	Adapter
10	7	Verdrängungskörper
	8	Öffnung
	9	Schraubenkopf
	10	Schraubenschaft
	11	Anlagefläche
15	12	Nuten
	13	Fixierarme
	14	Hakenförmige Struktur
	15	Führungsschrägen
20		

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Umlenkvorrichtung für einen Sicherheitsgurt an  
5 Kraftfahrzeugen, bestehend aus einem mit einem Führungsspalt (1) für den Sicherheitsgurt versehenen Führungselement (2), welches mittels einer Befestigungsschraube (3) an einem Bauteil der Kraftfahrzeugkarosserie befestigt ist, und einem Adapter (6) mit einem Verdrängungskörper (7) zur  
10 Begrenzung der Spaltbreite des Führungsspalt (1), wobei der Adapter (6) ebenfalls eine von der Befestigungsschraube (3) durchdrungene Öffnung aufweist und innerhalb der Befestigungsöffnung des Führungselementes (2) fixiert ist, dadurch g e k e n n z e i c h n e t,  
15 dass die Befestigungsöffnung des Führungselementes (2) zum einen durch eine Bohrung (4) gebildet ist, deren Durchmesser zur Erzielung einer größtmöglichen Überdeckung der verfügbaren freien Anlagefläche (11) des Führungselementes (2) durch den Schraubenkopf (9) der Befestigungsschraube (3)  
20 geringfügig größer als der Außendurchmesser des Schraubenschaftes (10) gewählt ist, und dass zum anderen der Bohrung (4) eine Mehrzahl von über den Umfang derselben verteilte Nuten (12) zugeordnet sind, in die ihrerseits im montierten Zustand des Adapters (6) in axialer Richtung der Bohrung  
25 (4) weisende Fixierarme (13) des Adapters (6) hineinreichen.

2. Umlenkvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Fixierarme (13) in Grenzen elastisch  
30 ausgebildet sind.

3. Umlenkvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Fixierarme (13) an ihrem freien Ende jeweils eine radial nach außen weisende und im montierten Zustand hinter die Wandung des Führungselementes (2) greifende hakenförmige Struktur (14) aufweisen.

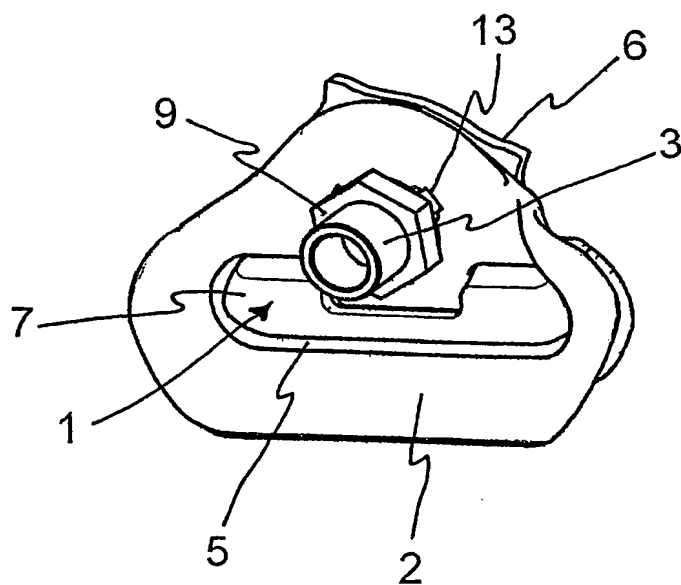
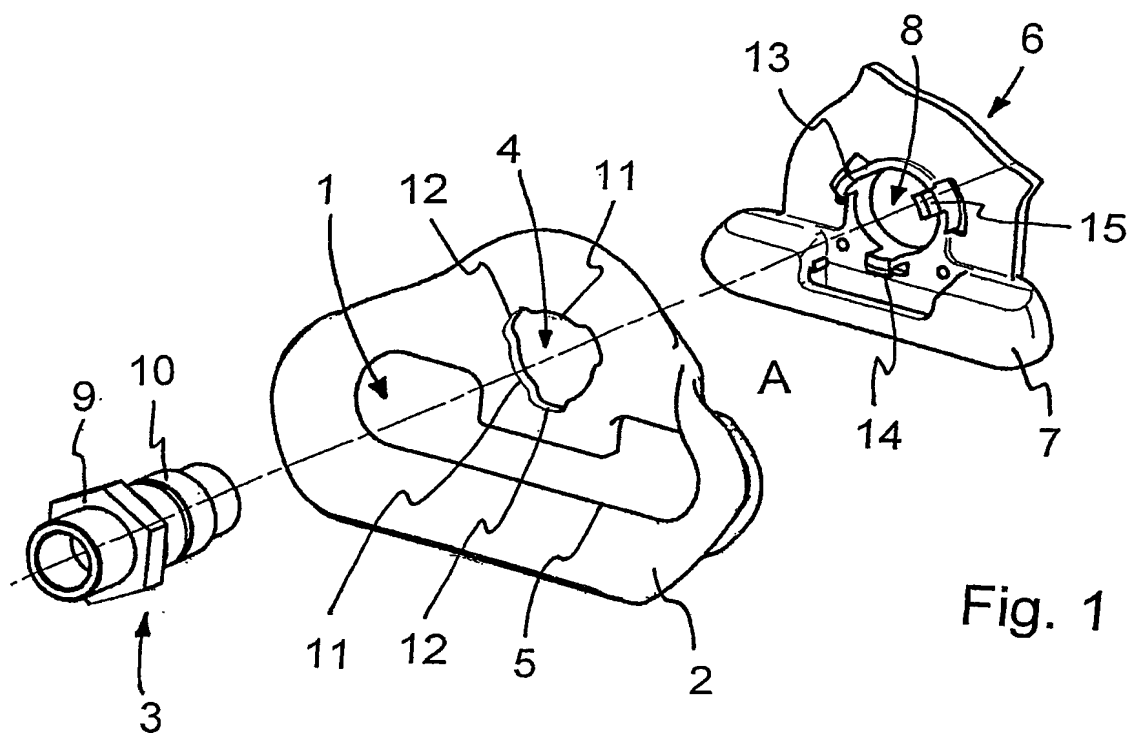
4. Umlenkvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Fixierarme (13) beziehungsweise deren hakenförmige Struktur (14) mit einer Führungsschräge (15) versehen sind.

5. Umlenkvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Nuten (12) gleichmäßig über dem Umfang der Bohrung (4) verteilt sind.

6. Umlenkvorrichtung nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Fixierarme (13) im montierten Zustand des Adapters (6) einen Kreis mit einem geringfügig kleineren Innendurchmesser bilden als der Innendurchmesser der Bohrung (4).

7. Umlenkvorrichtung nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Fixierarme (13) relativ zu dem Verdrängungskörper (7) derart positioniert sind, dass sich im montierten Zustand des Adapters (6) eine im wesentlichen konstante Spaltbreite des Führungsspalt (1) ergibt.

1/2



2/2

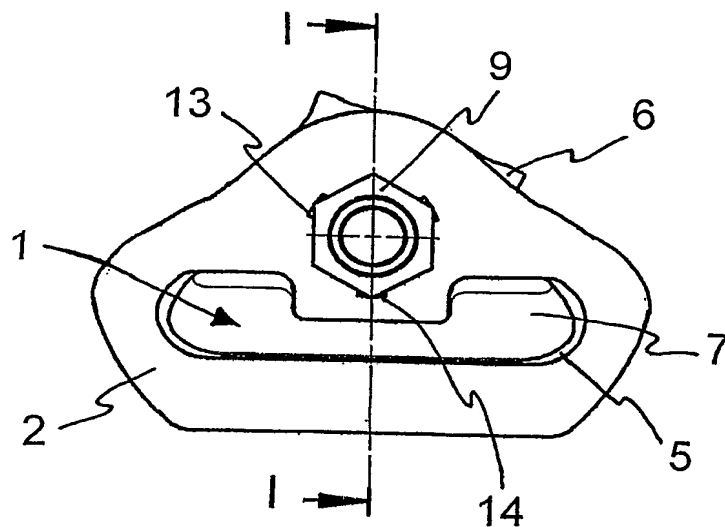


Fig. 3

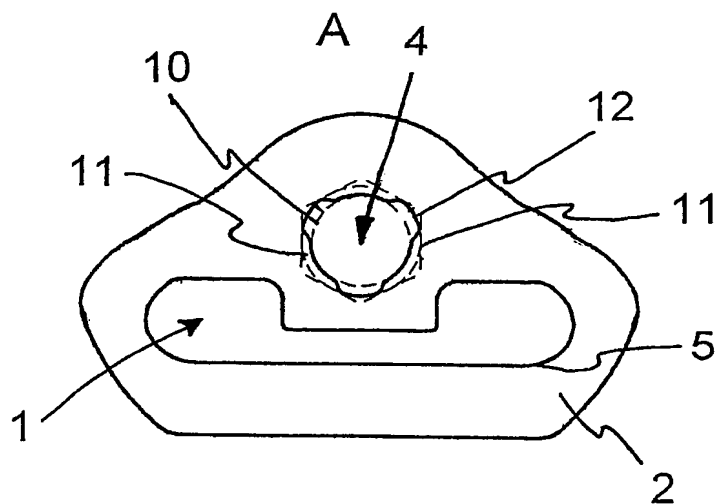


Fig. 4

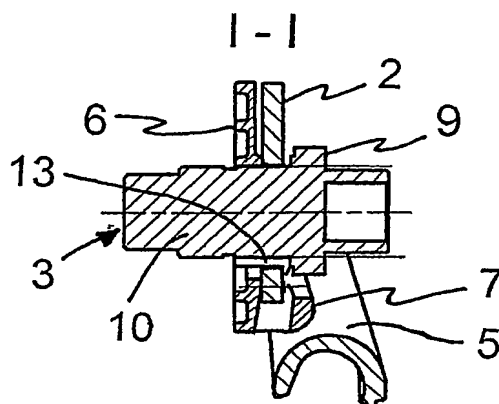


Fig. 5

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP2004/003857

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER  
IPC 7 B60R22/24

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 202 05 570 U (JANZ NORBERT) 14 August 2002 (2002-08-14) cited in the application abstract figures	1
A	DE 198 08 922 A (TRW VEHICLE SAFETY SYSTEMS) 17 September 1998 (1998-09-17) figure 10	1
A	DE 22 28 127 A (KUEHL HANS DIPL ING; CARL STAHL GURT UND BANDWEBERE) 3 January 1974 (1974-01-03) figures	1
A	DE 29 45 174 A (REPA FEINSTANZWERK GMBH) 21 May 1981 (1981-05-21) figures	1

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

### \* Special categories of cited documents:

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- \*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- \*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- \*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

\*A\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

22 July 2004

Date of mailing of the international search report

05/08/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5816 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Adacker, J

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP2004/003857

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 20205570	U	14-08-2002	DE 10153062 C1 DE 20205570 U1 US 2003080547 A1	24-04-2003 14-08-2002 01-05-2003
DE 19808922	A	17-09-1998	US 5732974 A DE 19808922 A1	31-03-1998 17-09-1998
DE 2228127	A	03-01-1974	DE 2228127 A1	03-01-1974
DE 2945174	A	21-05-1981	DE 2945174 A1 AU 538656 B2 AU 6419880 A BR 8007133 A CA 1146512 A1 ES 254235 Y FR 2469184 A1 GB 2062446 A ,B JP 1517425 C JP 56075178 A JP 64000265 B MX 148368 A SE 444413 B SE 8007696 A US 4378947 A ZA 8006793 A	21-05-1981 23-08-1984 14-05-1981 12-05-1981 17-05-1983 01-12-1981 22-05-1981 28-05-1981 07-09-1989 22-06-1981 05-01-1989 14-04-1983 14-04-1986 09-05-1981 05-04-1983 28-10-1981



# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen  
PCT/EP2004/003857

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
IPK 7 B60R22/24

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)  
IPK 7 B60R

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)  
EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 202 05 570 U (JANZ NORBERT) 14. August 2002 (2002-08-14) in der Anmeldung erwähnt Zusammenfassung Abbildungen	1
A	DE 198 08 922 A (TRW VEHICLE SAFETY SYSTEMS) 17. September 1998 (1998-09-17) Abbildung 10	1
A	DE 22 28 127 A (KUEHL HANS DIPL ING; CARL STAHL GURT UND BANDWEBERE) 3. Januar 1974 (1974-01-03) Abbildungen	1
A	DE 29 45 174 A (REPA FEINSTANZWERK GMBH) 21. Mai 1981 (1981-05-21) Abbildungen	1

<input type="checkbox"/> Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen		<input checked="" type="checkbox"/> Siehe Anhang Patentfamilie	
<p>* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :</p> <p>*A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist</p> <p>*E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p> <p>*L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)</p> <p>*O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht</p> <p>*P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist</p>		<p>*T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist</p> <p>*X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden</p> <p>*Y* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist</p> <p>*Z* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist</p>	
Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche  22. Juli 2004		Absenddatum des Internationalen Recherchenberichts  05/08/2004	
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl, Fax: (+31-70) 340-3016		Bevollmächtigter Bediensteter  Adacker, J	

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen  
PCT/EP2004/003857

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 20205570 U	14-08-2002	DE 10153062 C1	24-04-2003
		DE 20205570 U1	14-08-2002
		US 2003080547 A1	01-05-2003
DE 19808922 A	17-09-1998	US 5732974 A	31-03-1998
		DE 19808922 A1	17-09-1998
DE 2228127 A	03-01-1974	DE 2228127 A1	03-01-1974
DE 2945174 A	21-05-1981	DE 2945174 A1	21-05-1981
		AU 538656 B2	23-08-1984
		AU 6419880 A	14-05-1981
		BR 8007133 A	12-05-1981
		CA 1146512 A1	17-05-1983
		ES 254235 Y	01-12-1981
		FR 2469184 A1	22-05-1981
		GB 2062446 A ,B	28-05-1981
		JP 1517425 C	07-09-1989
		JP 56075178 A	22-06-1981
		JP 64000265 B	05-01-1989
		MX 148368 A	14-04-1983
		SE 444413 B	14-04-1986
		SE 8007696 A	09-05-1981
		US 4378947 A	05-04-1983
		ZA 8006793 A	28-10-1981